

Практическая реализация положений этого закона, в том числе процесс разработки, обсуждения и принятия технических регламентов может способствовать внедрению эффективных нормотворческих процедур и в других областях.

ВЛИЯНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СОГЛАШЕНИЯХ ГАТТ-ВТО НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

Кулакова Т.В.

*(Уральский государственный университет им. А.М.Горького,
Екатеринбург)*

Ключевой особенностью последних лет является то, что международная торговля товарами и услугами продолжает оставаться одним из наиболее динамично развивающихся секторов мировой экономики, отражая тенденции углубления разделения труда, специализации и кооперации между странами.

В 2004 г. темпы прироста мирового экспорта товаров и услуг совпали и составили 21% (табл. 1).

Мировая торговля услугами в 2004 г. выросла на 21%. Ее расширение было вызвано в первую очередь ростом деловой активности в транспортном и туристском секторах. Транспортные услуги занимают существенную долю в мировом экспорте услуг в отличие от мирового импорта (30,5% в отличие от 11,5% в 2004 г). Экспорт транспортных услуг в 2004 г. по сравнению с 2003 годом увеличился на 27% до 7,8 млрд. долл., при этом рост показателей отмечается по всем видам транспорта. Импорт транспортных услуг вырос на 25% до 3,9 млрд. долл. Экспорт транспортных услуг в основном осуществляется высокоразвитыми странами. В структуре российского экспорта услуг транспортные услуги занимают около 40% и их доля растет в период с 1998 по 2004 гг.

Таблица 1

Мировой экспорт товаров и услуг (млрд. долл., %)*

	2003	2004	Годовые приросты, %			
			2001	2002	2003	2004
Товары	7274	8800	-4	4	16	21
Услуги	1763	2125	0	6	12	21

* Рассчитано на основе: WTO Annual Report 2004

В международной торгово-экономической политике долгие годы сохраняются две взаимосвязанные тенденции. Первая — стремление к либерализации международной торговли товарами и услугами, к уничтожению торговых барьеров. Вторая — одновременное усиление протекционизма, попытки ограничить проникновение иностранного капитала, товаров и услуг на национальные рынки. В настоящее время преобладающей все же является тенденция к либерализации международной торговли стран. Первыми, после второй мировой войны с этим столкнулись развитые страны, а вслед за ними на рубеже 60-х годов 20-го столетия в этот процесс был вовлечён и целый ряд развивающихся государств (многие эксперты связывают это с раундом

переговоров ГАТТ в Риме²⁰). Сфера деятельности ВТО в настоящее время охватывает 4/5 мировой торговли. Интеграция транспортных систем между странами и либерализация консультационных услуг в области развития эффективных транспортных цепей может привести к большому снижению транспортных издержек и улучшить рыночную структуру. В этом контексте ГАТС играет важную роль.

Прямые транспортные издержки оказывают влияние на торговлю таким же образом как и тарифы. Эффективный уровень протекционизма обеспеченный транспортными издержками во многих случаях выше, чем обеспеченный за счет введения тарифов. Исследование Всемирного банка в 2001 г. показало, что для 168 торговых партнеров Великобритании из 216 транспортные издержки как барьер оказываются важнее, чем тарифные барьеры²¹. По оценкам эмпирических исследований рост транспортных издержек на 10% может снизить объемы торговли более, чем на 20%²², а также снижение транспортных издержек объясняет приблизительно 8% роста международной торговли в период после Второй мировой войны²³.

Высокие транспортные издержки ограничивают торговлю и снижают возможности получения выгод от либерализации торговли подобно импортным таможенным тарифам. Влияние транспортных издержек на международную торговлю также проявляется во влиянии на время поставки, что отличает транспортные издержки от тарифов и влияние либерализации транспортных услуг на международную торговлю.

Спрос на транспортные услуги является функцией от издержек и времени. Небольшое время доставки перекрывает издержки, что инициирует торговлю. Это объясняет, почему все большие объемы международной торговли осуществляются авиатранспортом, хотя эти поставки значительно дороже морских. По оценкам каждый день доставки морем добавляет 0,5 % к стоимости товара, приблизительно в 30 раз больше чем издержки, связанные с хранением²⁴.

Время, которое требуется для перемещения товара в пространстве, является дополнительным барьером для торговли. Используя стандартное гравитационное уравнение (включающее ВВП, расстояние, общий язык), включающего в качестве переменных различные показатели времени доставки между портами, Д. Хаммелс (D. Hummels) выявил, что удвоение времени доставки снижает объем торговли приблизительно от четверти до одной трети. Подобные исследования, проведенные на основе оценки гравитационного уравнения торговли, в качестве аргументов использующее медианное количество дней доставки показывают, что время в совокупности с административными процедурами пересечения границы, имеет значительное отрицательное влияние на торговлю. Увеличение на 5-7 медианных дней поставки снижает объемы международной торговли более чем на 40%.

Влияние транспорта на международную торговлю через влияние на время поставки определяется несколькими эффектами.

²⁰ Dan Ben-David. Equalizing exchange: Trade liberalization and income convergence // The Quarterly Journal of Economics, Vol. 108, No. 3. (Aug., 1993), pp. 653-679.

²¹ WTO Annual Report 2004.-P.114.

²² Limao N., Venables A. (2001) Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade. World Bank Economic Review, 15: 451-474.

²³ Baier S.L. and Bergstrand J.H.(2001) The Growth of World Trade: Tariffs, Transport Cost and Income Similarity. Journal of International Economics 53, 1-27.

²⁴ Hummels D.(2000) Time as a Trade Barrier, Purdue University, mimeo.

Во-первых, время, требуемое для перемещения товара между двумя портами, может определять сравнительное преимущество страны. Увеличение времени доставки приводит к росту издержек. Эти издержки особенно важны при транспортировке таких товаров, как свежие продукты, цветы, газеты и другие, а также для стран, которые торгуют полуфабрикатами и специализируются на специфичных стадиях производства. Время доставки определяет сравнительное преимущество, так как некоторые отрасли более чувствительны ко времени, чем другие. Страны, чьи авиатранспортные издержки ниже, чем издержки доставки по морю имеют сравнительное преимущество в экспорте товаров, чувствительных ко времени.

Во-вторых, технологические инновации, приводящие к снижению времени доставки, приводят к уменьшению торговых барьеров и тем самым стимулируют торговлю. Д. Хаммелс (D. Hummels) оценил, что влияние развития скоростного транспорта было эквивалентно снижению тарифов с 20% в 1950 г. до 5,5% в 1998 г.

В-третьих, важность времени доставки для торговли объясняется тем, что снижение цен транспортировки и относительное снижение цен доставки товаров по воздуху объясняет рост международной торговли за счет ускорения оборота. Время является существенным барьером для торговли всеми товарами. Снижение цен авиатранспорта по отношению к ценам морского транспорта приводит к увеличению объемов торговли в силу возникновения возможности замены морского транспорта на более быстрый авиатранспорт.

В-четвертых, относительное снижение авиатранспортных издержек может объяснять изменения в структуре торговли. Объемы торговли товарами, чувствительными ко времени, растут быстрее, чем объемы торговли другими товарами. Кроме того, поставки «точно во время» очень важны для торговли внутри производственных цепей, поэтому снижение авиатранспортных издержек может быть значимо для увеличения доли вертикальной специализации в торговле. Фактически рост торговли между производственными цепями объясняет более половины роста торговли в период с 1970 по 1990 г.²⁵

Наконец, качество инфраструктуры и транспортные услуги являются фактором торговли через их влияние на время, требуемое для перемещения товаров между торговыми партнерами.

Время доставки определяется не только временем перемещения, но и временем обработки товаров в портах и административными процедурами на границах.

Часть авторов склоняются к выводу, что во второй половине XX века экономическая инфраструктура фактически выступает в качестве тормоза экономического развития, особенно развивающихся стран. Исследование показало, что богатые страны обладают автодорогами с твердым покрытием на 1000 кв. км. в среднем в 13 раз больше, чем бедные страны. Например, если в Бельгии 350 км на 100 кв. км, то в Эль-Сальвадоре только 9,5. Высокодоходные страны ОЭСР имеют в семь раз больше аэропортов в среднем с взлетной полосой с твердым покрытием свыше 3047 м, чем низкодоходные страны.

Качество транспортной инфраструктуры влияет на торговлю двумя способами. Во-первых, низкое качество инфраструктуры увеличивает общие

²⁵ Hummels D. (2000) Time as a Trade Barrier, Purdue University, mimeo.

транспортные издержки. Отрицательное влияние недостатка инфраструктуры на внутренний доход можно оценить через то, что улучшение инфраструктуры в секторе услуг снижает потери на 154 млн. или 4% от мирового ВВП²⁶.

Во-вторых, общественная инфраструктура включая транспортную инфраструктуру, оказывает влияние на торговлю через влияние на сравнительное преимущество. Йепл и Голуб (Yeaple & Golub)²⁷ количественно оценили степень, в которой правительственная инфраструктура влияет на международные различия в общей факторной производительности (TFP), существующей на отраслевом уровне. Так, обеспечение дорожной инфраструктурой является существенным фактором роста производительности и страновой производственной специализации.

Исследования показывают, что лучшая инфраструктура для морского, наземного и воздушного транспорта связана с большим объемом торговли. Рост эффективности портов оказывает значимое и положительное влияние на торговлю. При этом различия в эффективности портов объясняет двустороннюю торговлю лучше, чем ожидаемые доходы. Относительно авиатранспортной инфраструктуры выяснено, что удвоение количества аэропортов на квадратный километр территории увеличивает объем импорта на 14%. Торговля с экспортируемой страной, удвоившей количество аэропортов, в будущем приводит к увеличению двусторонней торговли на 15%. Удвоение количества километров дорог на 100 тысяч квадратных километров территории увеличивает торговлю на 13%. Импорт из страны с удвоенным количеством дорог увеличивает торговлю на 12%.²⁸

Исследование Лимао и Вензйбелса (2001) показывает, что если улучшение транспортной инфраструктуры такое, что страна перемещается из группы среднеразвитых стран (64) в группу высокоразвитых стран (25), то мировые транспортные издержки сокращаются в среднем в эквиваленте 481 километра наземного сообщения или 3,989 километра морского сообщения. Это также увеличит объемы мировой торговли на 68%, что эквивалентно приближению страны к другим странам на 2,005 километра.

Анализ, проведенный Дэвидом Каннингом и Марианной Фэй применительно к транспортной инфраструктуре в 96 странах мира, выявил еще одну закономерность: чем выше уровень инвестиций (и общий объем накопленного капитала) в секторе транспортной инфраструктуры, тем выше национальные показатели производительности общественного капитала.²⁹

Таким образом, международная либерализация торговли транспортными услугами и открытие инвестиций в транспортную инфраструктуру для частного капитала, в том числе иностранного, может играть важную роль в улучшении качества и снижения издержек транспортных услуг; повысить ценность, получаемую потребителями услуг через изменение структуры транспортной системы; а также привести к получению выгод. Однако только 47 стран-участниц ВТО приняли обязательства ГАТС в области транспорта.

²⁶ Wilson J.S., Mann C.L., Otsuki T. (2003). Trade Facilitation and Capacity Building: Global Perspective. Washington, World bank.

²⁷ Yeaple S. & Golub S.S. (2002). International Productivity Differences, Infrastructure and Comparative Advantage. Mimeo. University of Pennsylvania.

²⁸ Nordas H., Piermartini R. (2004). Infrastructure and Trade. Geneva, WTO.

²⁹ David Canning, Marianne Fay. The effect of transportation network on economic growth. – Columbia University, May. 1993.